IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej**
(nr 143)
z dnia 11 maja 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 143)

11 maja 2022 r.

Komisja Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradująca pod przewodnictwem posła **Tomasza Ławniczaka (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja dotycząca funkcjonowania Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w latach 2017-2021,

– rozpatrzenie Informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli utworzenia i funkcjonowania Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

W posiedzeniu wzięli udział: **Piotr Miklis** dyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Katowicach wraz ze współpracownikami, **Kazimierz Karolczak** przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii wraz ze współpracownikami oraz **Jakub Mielczarek** dyrektor Biura Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Sławomir Jakubczak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Szanowni państwo, otwieram 143 posiedzenie Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Witam panie i panów posłów. Witam także zaproszonych gości, a wśród nich przede wszystkim przewodniczącego zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, pana Kazimierza Karolczaka. Witam panie przewodniczący. Witam także członka zarządu Unii Metropolii Polskich, pana Grzegorza Kwitka. Witam także przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli na czele z dyrektorem delegatury w Katowicach, panem Piotrem Miklisem. Witam serdecznie. Witam także dyrektora Biura Związku Województw RP, pana Jakuba Mielczarka, który będzie łączył się z nami zdalnie. Nie wiem, czy jest, czy mamy już połączenie… W każdym razie witam pana dyrektora bardzo serdecznie.

Informuję jednocześnie, że posiedzenie prowadzone będzie z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Informuję również, że zgłoszenia do zabrania głosu w dyskusji należy wysyłać pod stosowny adres – na skrzynkę naszej Komisji. Jednocześnie informuję, że posłowie, członkowie Komisji, obecni na sali obrad, głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają tabletów.

Zanim przejdziemy do realizacji porządku dziennego, sprawdzimy kworum. Proszę panie i panów posłów o naciśnięcie dowolnego przycisku do głosowania. Już pulpit się wyświetlił. Oddajemy głosy. Zanim stwierdzę kworum, głosy będą spływać. Kontynuujemy posiedzenie.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje po pierwsze, rozpatrzenie informacji o funkcjonowaniu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w latach 2017-2021 i w punkcie drugim, rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli utworzenia i funkcjonowania Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Szanowni państwo, potem oczywiście przystąpimy do dyskusji. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proponuję, abyśmy dyskusję przeprowadzili łącznie. Są to bowiem tematy wiążące się ze sobą. Proszę pana przewodniczącego Kazimierza Karolczaka o przedstawienie

informacji o funkcjonowaniu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Panie przewodniczący, oddaję głos, proszę bardzo.

Przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:
Szanowni państwo, panie posłanki, panowie posłowie, panie dyrektorze, szanowni goście, bardzo dziękuję za zaproszenie i możliwość przedstawienia czterech lat działalności Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Przygotowaliśmy państwu taki zestaw. Przepraszam za objętość, dosyć duży, ale chcielibyśmy, żeby państwo mieli pewne kompendium wiedzy nie tylko o działalności, ale również o celach i powodach powstania metropolii, by później móc właściwie, mam nadzieję, ocenić realizowane przez nas działania. Przy okazji sprostuję, siedzący obok mnie kolega Grzegorz Kwitek jest członkiem zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, nie Unii Metropolii Polskich. Być może po prostu pomyłka w podpisie. Poprosiłem go o współpracę z tego względu, że zajmuje się jednym z największych obszarów – transportowym. Gdyby były pytania, będę liczył, że pomoże. Jeśli można by było uruchomić prezentację, to bardzo proszę…

Może już zacznę tę część. I tak pewnie pokaże się w slajdach. W każdym razie metropolia została powołana w 2017 roku. W maju tego roku będzie 5 lat od momentu, kiedy została powołana. We wrześniu 2017 roku został wybrany pierwszy zarząd. Miał czas do końca roku przygotować, zorganizować urząd metropolitalny i od 1 stycznia 2018 roku przejąć i podjąć działania wpisane w ustawę o Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii – o związku metropolitalnym w województwie śląskim. Chciałbym powiedzieć parę słów o tym, dlaczego metropolia powstała, jakie przyświecały temu cele. One łączą się z wyzwaniami metropolii, czyli z takim unikalnym układem konurbacji, który funkcjonuje w województwie śląskim. Mówimy o 14 miastach na prawach powiatu, szeregach gmin miejskich, miejsko-wiejskich i wiejskich, tworzących dużą metropolię. Liczba mieszkańców – 2,3 mln. Metropolię w trakcie tworzenia deklarowało 14 miast na prawach powiatu. Jednak jedno miasto –Jaworzno – w wyniku rozmów, konsultacji nie podjęło się uczestniczenia w tym projekcie. Z uwagi na wymóg utworzenia metropolii o liczbie mieszkańców minimum 2 milionów okazało się, że do tego progu brakuje części miast, który mogłyby dać taką liczbę mieszkańców. Stąd w ostatnich miesiącach przed tworzeniem metropolii odbyły się konsultacje z szeregiem gmin, które taką metropolię mogłyby dopełnić. W efekcie powstała metropolia, która się składa z 41 gmin – 13 miast na prawach powiatu i 28 gmin. Łącznie – jak wspomniałem – 2,3 mln mieszkańców. Jest to unikalny układ urbanistyczny. Jak państwo znają ustawę o samorządzie terytorialnym, każdy włodarz gminy działa na rzecz tej gminy w granicach jej obowiązywania. W związku z tym każda współpraca – która w takim obszarze jest bardzo potrzebna i zaraz to uzasadnię – jest bardzo trudna. Oczywiście są narzędzia prawne pozwalające powoływać związki komunalne, podpisywać porozumienia. Ale często bardzo trudno to działa. Na naszym przykładzie najłatwiej pokazać to w sytuacji, kiedy transport jest taką usługą publiczną, która…

Wydaje się, że mieszkańcy nie widzą granic tych gmin… Poruszają się bardzo często między sąsiednimi gminami. Często jest tak, że w jednym miejscu mieszkają, śpią, w drugim miejscu pracują, w trzecim wypoczywają, a jeszcze w czwartej jadą na jakieś inne wydarzenia. Tak więc transport jest wyznacznikiem usługi, która nie widzi tych granic. Tymczasem w układzie miast i gmin, które powołały metropolię, funkcjonowało trzech organizatorów transportu publicznego, funkcjonowały różne taryfy transportu publicznego. Tak więc część mieszkańców, która chciała z jednego, można powiedzieć, krańca metropolii podróżować na drugi, niejako musiałaby płacić podwójnie za usługę, którą w Warszawie mogłaby na przykład dostać w jednej cenie, ponieważ podobną liczbę kilometrów mogłaby odbyć bez problemów zmiany organizatora, zmiany autobusu, kupowania nowego biletu. Tak więc najłatwiej nas porównać jednak, wydaje się, w takim układzie osadniczym do miasta Warszawy…dziękuję za prezentację..., która działa na podstawie ustawy o ustroju miasta stołecznego Warszawy. Dzielnice tworzą pewne jednostki. W naszym przypadku są to miasta. One są troszeczkę bardziej oddalone od stolicy metropolii – miasta Katowice – niż dzielnice Warszawy od Śródmieścia. Ale wydaje się, że pewien taki schemat jest bardzo podobny.

Co dotyka metropolię? Jakie są największe jej problemy? To oczywiście duży proces urbanizacji. W większości metropolii w Polsce jest dosyć mocno posunięty, jednak w naszym przypadku brakuje narzędzi i koordynacji działań między gminami, by skutecz-

nie temu procesowi przeciwdziałać. Wspólne zarządzanie i współpraca również nastręcza wiele problemów – wspomniany już choćby system transportowy. Jednym z zadań wpisanych w ustawę była poprawa jakości transportu publicznego. To jest wyzwanie. Zaraz opowiem o tym, jak do tego podeszliśmy. Nasi mieszkańcy oczekują poprawy jakości środowiska, szereg miast i gmin metropolii jest na czele niechlubnej listy WHO, jeśli chodzi o jakość powietrza. Stężenia w dobowych okresach zimowych są bardzo wysokie. Część z tych miast nie funkcjonuje na tej liście tylko dlatego, że nie ma stacji pomiarowych wojewódzkiej inspekcji ochrony środowiska. No, ale wiemy, że powietrze nie na granic i równie dobrze można by praktycznie wszystkie te miasta lokować na takiej liście na czołowych miejscach. Bardzo chcielibyśmy i dużo wysiłku kładziemy na wsparcie procesu transformacji i rozwijanie specjalizacji. Również między innymi Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia została potraktowana jako jeden z projektów Programu dla Śląska. Jesteśmy wpisani wprost jako jeden z elementów, który mógłby wspomagać proces transformacji. Oczywiście wspieranie innowacyjności i technologii smart – mimo potencjału ludnościowego, naukowego, akademickiego wskaźnik innowacyjności naszych miast nie jest wysoki. Jest problem z upowszechnieniem i rozwojem badań. Nie tylko podstawowych, ale również tych związanych z wdrażaniem technologii. Jest bardzo duży problem związany z depopulacją, starzeniem się społeczeństwa. Ja mówiąc o 2,3 mln mieszkańców, trochę trzymam się tej liczby z czasu powstania metropolii, ale dzisiaj już wiemy, że to jest niewiele więcej niż 2,2 mln mieszkańców. Tak więc liczba naszych mieszkańców spada dosyć mocno.

Przepraszam, ale prezentacja nie działa… Niestety nie ma pana z obsługi.

Szanowni państwo, w informacji, którą państwu wydrukowaliśmy i przesłaliśmy w wersji elektronicznej, zawarliśmy również szereg dokumentów, w których o tych wyzwaniach w strategiczny sposób jest opowiedziane. Wspomniany przeze mnie Program dla Śląska, również wniosek o utworzenie związku metropolitalnego w województwie śląskim. On doskonale pokazuje te wszystkie przesłanki do tego, by taką metropolię powołać, dlaczego ona jest potrzebna. Również raport z sytuacji społeczno-gospodarczej województwa śląskiego, krajową politykę miejską 2023 roku. Także strategia dla rozwoju Polski południowej w obszarze województwa małopolskiego i śląskiego do roku 2020. Metropolizacja to jeden z ważnych procesów, również strategia rozwoju województwa śląskiego…oraz strategia zintegrowanych inwestycji terytorialnych stowarzyszenia Związek Gmin i Powiatów Regionu Centralnego Województwa Śląskiego...

Następny slajd to miały być cechy metropolii, ale myślę, że państwo są na tyle świadomi, że nie będę mówić o tych podstawach. Państwo to znajdą w dokumentach. Szanując państwa cenny czas, myślę, że pominiemy kwestie podstawowe i przejdziemy dalej.

Jeśli chodzi o drogę metropolii – jak wspominałem, 9 marca 2017 Sejm przyjął ustawę o związku metropolitalnym. 16 marca było głosowanie w Senacie. 29 czerwca Rada Ministrów wydaje rozporządzenie. 29 sierpnia pierwsza sesja. 1 stycznia 2018 rozpoczęto realizację zadań ustawowych. Rozpoczęliśmy, wydaje się, z dużym przytupem. To, czego przez no prawie 30 lat nie udało się wdrożyć, czyli zintegrować systemu taryfowego, biletowego dla naszych mieszkańców, to w tym okresie, kiedy był utworzony urząd, udało się wynegocjować ze wszystkimi gminami zasady funkcjonowania tej zintegrowanej taryfy biletowej. Od 1 stycznia, kiedy GZM rozpoczął realizację zadań ustawowych, wprowadziliśmy już na terenie całej metropolii jedną taryfę biletową dla naszych mieszkańców. Na jednym bilecie już można było podróżować po wszystkich miastach metropolii i nie patrzeć na przystankach, jaki autobus jakiego organizatora podjedzie. Było wiadomo, że w każdym obowiązuje ten sam bilet. Również jeden bilet dla tramwajów, trolejbusów – co wcześniej nie było oczywiste i często wymagało od naszych mieszkańców szukania odpowiednich autobusów i tramwajów.

Metropolia w liczbach. Jak już wspomniałem, 2,3 mln mieszkańców, 41 gmin członkowskich, gęstość zaludnienia 889 osób na kilometr kwadratowy, wskaźnik urbanizacji niezwykle wysoki, 93,8%. Warto powiedzieć, że na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii 240 tys. firm ma swoje siedziby, podejmuje działalność gospodarczą. Wytwarzamy 8% produktu krajowego brutto.

Zadania ustawowe, które przytoczę: kształtowanie ładu przestrzennego, rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego, planowanie, koordynacja oraz

rozwój publicznego transportu zbiorowego, w tym transportu drogowego, kolejowego oraz innego transportu szynowego, metropolitalne przewozy pasażerskie – pierwsze takie rozwiązanie w kraju – współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego i promocja związku metropolitalnego.

Jeśli chodzi o władzę, to zgromadzenie tworzy 41 włodarzy gmin, prezydentów, burmistrzów, wójtów. Podejmują decyzje podwójną większością głosów, czyli głosują zarówno swoim własnym głosem elektorskim, można powiedzieć, jak również reprezentują swoich mieszkańców. Tak więc w tej sytuacji, głosowania bardzo często muszą być podejmowane prawie jednomyślnie z tego względu, że duże gminy, które często mają inne problemy czy inne spojrzenia, doświadczenia czy interesy w metropolii, stanowią mniejszość głosów elektorskich, bo jest ich zaledwie 13. Jest 28 gmin małych, które często mają inne, sprzeczne interesy. Z kolei, jeśli chodzi o liczbę mieszkańców, to duże miasta mają większość. Tak więc okazuje się, żeby decyzje zostały podjęte zarówno jedną i drugą większością, praktycznie rzecz biorąc, podejmowane są prawie że jednomyślnie. Zarząd metropolii wybierany jest przez zgromadzenie. Jesteśmy menedżerami, nie jesteśmy wybieranymi politykami. Finanse związku dzięki ustawie – 5% podatku z PIT. Cieszymy się wpływami na poziomie 375 mln zł. Tutaj mówię o dochodach budżetu z roku 2021. Jest to rok już zamknięty, tak więc myślę, że te dane są najbardziej wiarygodne. 504 mln zł to jest część zmienna składki rocznej – to wpływy od gmin, które przekazują nam swoje pieniądze na realizację tych usług, które nam powierzyły. W tym momencie przede wszystkim organizacja transportu, również przyjmowane sukcesywnie nowe zadania, na przykład zarządzanie wiatami przystankowymi. Część gmin zdecydowała się na takie działania i z roku na rok coraz więcej z nich podejmuje takie decyzje. 263 mln zł to wpływy z usług przewozowych. Wiemy już, że akurat ta kwota nie jest zrealizowana z uwagi na rok pandemiczny. Na pewno będzie nam brakować blisko 100 mln z tytułu dochodów z biletów.

Przechodząc do projektów – myślę, że najlepiej opowiedzieć jak działa i czym zajęła się metropolia na projektach. Bardzo duży nacisk kładziemy na organizację transportu – jako coś, co przez wielu mieszkańców, ale i włodarzy było wskazywane jako usługa publiczna, która nie jest doskonała i jest z nią dużo problemów. Wspomniane kwestie taryfowe to jest tylko jedna z wielu rzeczy. Patrząc na specyfikę układu, bardzo ważny wydaje się transport szynowy, szczególnie kolejowy – chciałoby się powiedzieć metro. Jednak ze względu na układ geologiczny, wydobycie kopalin jest to raczej niemożliwe. W związku z tym postawiliśmy na kolej metropolitalną. Dodam, że w latach osiemdziesiątych taki projekt – jeszcze we wcześniejszym ustroju – był rozpoczęty. Jego realizacja była pod nazwą Kolej Ruchu Regionalnego. Niestety nie została zrealizowana mimo pierwszych inwestycji infrastrukturalnych. Ten projekt w wyniku upadku systemu został, można powiedzieć, odłożony i nie był realizowany. Natomiast chyba nie muszę udowadniać, jak bardzo potrzebna jest kolej w takich układach. Sama Warszawa, nie dosyć, że ma metro, to jeszcze ma warszawską koleją dojazdową. Większość dużych miast w Polsce praktycznie finiszuje ze swoimi projektami kolei metropolitalnych, regionalnych, miejskich – nawet Szczecin. Tymczasem tam, gdzie jest najbardziej potrzebna, czyli konurbacja zagłębiowsko-górnośląska… Dopiero powstanie metropolii spowodowało, że ten temat powrócił na deski kreślarskie i do dokumentów strategicznych.

Myślę, że warto wspomnieć również o projekcie rządowym – Kolej plus. Bardzo szczęśliwym dla nas zrządzeniem losu okazało się, że kiedy byliśmy już po pierwszych pracach studialnych, został ogłoszony projekt Kolej plus. Bardzo wiele założeń tego projektu pasowało do naszej koncepcji i w związku z tym było nam dużo łatwiej przygotować niż w innych obszarach miejskich czy gminach projekty właśnie do tego programu. W rezultacie czołowe 5 miejsc rankingu wszystkich projektów kolejowych rzeczonego programu zajęły wnioski Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Łącznie przeszło 6. Rekordowa kwota dotacji – 1,3 mld zł – i 300 mln zł wkładu własnego. Nie ukrywam, że trochę wygraliśmy tym, że jak patrzyliśmy na zapisy i regulamin tego programu, okazało się, że mocno punktowane są projekty, w których zwiększa się wkład własny. Dzięki hojności ustawodawcy, powołaniu metropolii, wpływie z PIT mieliśmy pieniądze, które mogliśmy przekazać na zwiększenie wkładu własnego. Wydaje się, że dzięki temu ten projekt

takim sukcesem. Tak więc to jest jeden z wielu powodów do podziękowań za wspaniałomyślność, która nastąpiła w roku 2017. Oczywiście bardzo mocna współpraca z PKP PLK. Kiedy powstała metropolia, kiedy mieliśmy pierwszy raz możliwość spotkania się z władzami PKP PLK, to nagle się okazało… Zresztą to też wynika z praktyki i sytuacji w regionie… Każdy z projektów liniowych musiał być uzgadniany z wieloma interesariuszami. Te projekty były bardzo trudne. Bardzo ciężko było uzgadniać możliwości realizacji takiego projektu. W związku z tym praktycznie wszystkie inne regiony były w stanie swoje projekty realizować ze współpracy, a u nas niestety to wszystko było raczej na półkach w strategiach i dokumentach, niż w fizycznej realizacji w terenie. Powstanie metropolii spowodowało, że byliśmy w stanie ujednolicić nasz głos gmin i rozmawiać już jako jeden przedstawiciel. Te prace bardzo mocno i szybko się rozwinęły. Podpisaliśmy porozumienie ramowe o współpracy z PKP PLK, uzgodniliśmy pierwsze inwestycje. Choćby w Dąbrowie Górniczej przekazaliśmy 26 mln zł na to, żeby przebudować układ kolejowy, by móc zrealizować dodatkowe dwie pary torów aglomeracyjnych. W wyniku koncepcji okazuje się, że najważniejszy dla nas jest taki krzyż kolejowy, dodatkowe tory aglomeracyjne, na które nie będą wjeżdżać koleje regionalne, krajowe czy międzynarodowe. One powodują, że nie jesteśmy w stanie zbudować sensownej oferty regionalnej, metropolitalnej. Takie dodatkowe dwa tory są niezwykle potrzebne i dzięki tej współpracy jest to możliwe. Pierwsze inwestycje już się zaczęły. Teraz czekamy i trzymamy mocno kciuki za wyniki przetargu na linię e65 od Będzina do Katowic. Budowa dwóch dodatkowych torów miała być realizowana kilka lat temu, ale ze względu na błędy projektowe została odłożona. A to już byłyby podwaliny pod kolei metropolitalną.

Komunikacja miejska. Coś, co wydawałoby się kuriozalne w każdym innym dużym regionie – nasze lotnisko Katowice Pyrzowice do czasu powstania metropolii nie było skomunikowane z komunikacją publiczną. Jedynie taksówki lub przewoźnicy prywatni. Niestety, miasta nie były w stanie się ze sobą porozumieć, kto płaci za te połączenia. W ramach związku komunalnego KZK GOP, który funkcjonował, istniała zasada, że każda gmina płaci za kilometry na swoim terenie. Najbardziej zainteresowane uruchomieniem połączeń na lotnisko były oczywiście Katowice, ale na terenie tego miasta była niewielka liczba kilometrów – najwięcej kilometrów było w gminach okalających lotnisko, które, jak wiemy, jest oddalone trochę od Katowic. To jest ponad 20 km. Nie udało się uzyskać takiego porozumienia. Metropolia to zmieniła. Od dzisiaj lotnisko jest komunikowane czterema liniami autobusowymi z różnych kierunków metropolii. To jeden z takich namacalnych dowodów, że ta współpraca, mimo że jest możliwa między gminami, często z powodów prozaicznych nie funkcjonuje. Dlatego w takiej sytuacji przydają się takie narzędzia jak metropolia. Zintegrowaliśmy system zarządzania ruchem, zbudowaliśmy centrum dyspozytorskie, które również wcześniej nie funkcjonowało. Bardzo często brakowało dobrego nadzoru nad przewoźnikami prywatnymi, ale też i komunalnymi, którzy funkcjonowali na terenie metropolii. Około 40 przewoźników, 5 PKM publicznych. Naprawdę jest sporo do upilnowania. Dodatkowo skoordynowane zarządzanie infrastrukturą przystankową, jednolite wzornictwo i standardy zarządzania – wszystko to jest w tej chwili wdrażane. Również systemy zliczania pasażerów, przejęcie systemów dynamicznej informacji pasażerskiej... To są te wszystkie rzeczy, które wydaje się, że funkcjonują lepiej. Nasi mieszkańcy oceniają, że lepiej niż wcześniej.

Oczywiście jeśli chodzi o transport, to traktujemy znacznie szerzej. Mówimy o mobilności miejskiej. Jesteśmy w trakcie rozstrzygania przetargu. Prowadzimy dialog techniczny na rower metropolitalny, który działałby w znacznie większej liczbie gmin niż obecnie. W tej chwili tak się zdarza, że wykorzystując pieniądze unijne, gminy uzyskują dotacje w tak zwanych ZIT i samodzielnie organizują przetargi na rowery miejskie, same opracowują regulaminy. Okazało się, że w efekcie takiego podejścia, część tych gmin, które zdecydowały na realizację projektu rowerowego, ma tego samego wykonawcę, a mimo to mieszkańcy nie mogą przejeżdżać przez granicę miasta. Regulamin nakładałby karę, jeżeli w danym mieście wypożyczyłoby się rower i zostawiło w drugim. Tak jak wspomniałem, tych granic naprawdę nie widzimy. Mieszkańcy Katowic, którzy mieszkają na Osiedlu Tysiąclecia – jeśli państwo znają specyfikę aglomeracji… Po drugiej stronie jest jeden z największych parków w Europie – Park Śląski należy terytorial-

nie do Chorzowa i tysiące mieszkańców z największego osiedla w Katowicach nie może takiego roweru zostawić w Chorzowie. Wdrożyliśmy rozwiązanie tymczasowe – my tej firmie, która wygrała przetargi w tych miastach, płacimy za tak zwaną koordynację, za przemieszczanie tych rowerów. Dzięki temu udało się doprowadzić do tego, że mieszkańcy mogą już podróżować między swoimi miastami. Ale wcześniej nie było to możliwe. Dopiero metropolia spowodowała, że nastąpiła ta koordynacja. Ale myślę, że niedługo będzie wdrażany jeden z największych systemów rowerowych w Polsce. W tym roku podpiszemy umowę. Pracujemy również nad system tras rowerowych łączących duże miasta, aby usprawnić komunikację rowerową między miastami.

Pracujemy nad standardami ruchu pieszych, rozwojem powiązań drogowych. Ustaliliśmy szereg dróg, które mają charakter metropolitalny. Takim przykładem jest drogowa trasa średnicowa, kierunek z Katowic poprzez Rudę Śląską do Zabrza i Gliwic. Natomiast brakuje nam kierunku na wschód – w stronę Sosnowca, w stronę Jaworzna. Na kierunku północnym jesteśmy skomunikowani. Tych rozwiązań drogowych nam jeszcze brakuje. Przyjęliśmy program działań na rzecz niskiej emisji.

Wydaliśmy ponad sto kilkadziesiąt milionów na wsparcie gmin w procesach wymiany pieców, termomodernizację budynków w ich zasobach i w zasobach mieszkańców. Pracujemy nad projektami związanymi z błękitną i zieloną infrastrukturą. Niestety polegliśmy na gospodarce odpadami. Niestety tego zadania nie mamy wprost w ustawie wpisanego, natomiast od wielu lat władze miast próbują w aglomeracji wybudować spalarnie odpadów. Próbowaliśmy się oprzeć na zapisach ustawy, na rozwoju społeczno-gospodarczym jako ważnym celu, który mógłby uzasadnić budowę tej spalarni. Jednak nadzór prawny wojewody zakwestionował powołanie spółki celowej do tego, by wybudować taką spalarnię. Wojewódzki sąd administracyjny potwierdził to stanowisko. Naczelny Sąd Administracyjny nie wydał jeszcze żadnego wyroku w tej sprawie, ale przyznajemy się, że traktowaliśmy właśnie ten zapis mocno rozszerzająco. Jeżeli w przyszłości byłaby szansa na nowelizację ustawy i wpisanie wprost tego zadania, to pewnie uprościłoby to sprawę. Kwestia gospodarki odpadami, kwestia budowy spalarni, zakładu termicznego przetwarzania odpadów komunalnych jest jednym z kluczowych na terenie obszaru, gdzie mieszka 2 mln mieszkańców. Funkcjonuje tylko jedna spalarnia, spalająca RDF. To powoduje, że nie jesteśmy w stanie we właściwy sposób prowadzić gospodarki odpadami i wykorzystywać możliwości z frakcji energetycznej RDF, by zasilać w tani sposób ciepło i prąd naszych mieszkańców.

Wykorzystaliśmy bardzo dużo możliwości finansowania środkami unijnymi zakupu pojazdów, autobusów elektrycznych. Również współpraca z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska... Bardzo mocno jesteśmy zaawansowani w rozwoju gospodarki transportu opartego o wodór. Jako jedna z dwóch aglomeracji w Polsce – druga to Poznań – dostaliśmy wsparcie na zakup 20 autobusów o napędzie wodorowym. Traktujemy to znacznie szerzej niż tylko autobusy, które są ekologiczne, które nie wytwarzają żadnych zanieczyszczeń. Widzimy również szansę stworzenia pełnego ekosystemu firm zajmujących się wytwarzaniem wodoru, dostarczaniem, a także różnego rodzaju innowacjami. W związku z tym przystąpiliśmy również do śląsko-małopolskiej doliny dronowej. Ja osobiście jako jedyny przedstawiciel samorządu w Polsce jestem w komitecie sterującym, który powoła pani minister Anna Moskwa do wdrażania strategii wodorowej w Polsce. W tym obszarze jesteśmy bardzo aktywni. Szereg firm na Górnym Śląsku wytwarza wodór jeszcze ten tak zwany techniczny szary, ale mam nadzieję, że docelowo on będzie zielony.

Jeśli chodzi o rozwój społeczno-gospodarczy, jest to dla nas możliwość realizowania tych projektów, które zwiększają atrakcyjność choćby akademicką naszych uczelni. Niestety, ze statystyk i danych, które posiadamy, wynika że nasze uczelnie nie są uczelniami pierwszego wyboru. Nie są najatrakcyjniejsze. Przez to też często nie mają najlepszego naboru potencjalnych studentów. Część młodych osób opuszcza granice metropolii na czas studiowania. Jak wiemy, bardzo często już później pozostają w tych miejscach, w których studiowali. Uruchomiliśmy fundusz wspierania nauki. Dzięki takiemu funduszowi szereg naszych uczelni miało okazję pozyskać do współpracy naukowców z pierwszej piątki najlepszych uczelni na świecie, z tak zwanej listy szanghajskiej. To wykła-

dowcy ze Stanforda, z Harvardu i wielu innych. Nagle okazało się, że te zajęcia są dużo bardziej interesujące na naszych uczelniach niż gdzie indziej w Polsce. Mam nadzieję, że dzięki temu i promocji samego faktu uczelniom udaje się dużo łatwiej prowadzić swoją politykę naboru potencjalnych kandydatów.

Razem z Ministerstwem Infrastruktury, Urzędem Lotnictwa Cywilnego, Polską Agencją Żeglugi Powietrznej przystąpiliśmy do budowy centralnego europejskiego demonstratora dronów. Uwzględniając raporty Polskiego Instytutu Ekonomicznego, które wskazują na bardzo duży potencjał być może przyszłościowej branży technologicznej, jakim jest autonomia, szczególnie bezzałogowych statków powietrznych, a także biorąc pod uwagę, jak myśli się w Unii Europejskiej i na świecie o wykorzystaniu przestrzeni powietrznej w miastach do rozwiązań logistycznych, wydaje się, że taki projekt warto realizować. Przystąpiliśmy do niego jako takie miejsce, w którym specyfika powoduje, że jest to dobry poligon do takich prac. Ale również szereg start-upów, które powstały na terenie naszych aglomeracji... Działania uczelni powodują, że w dyskusjach o wykorzystaniu dronów jesteśmy w Europie bardzo mocno rozwinięci. Polska zresztą dysponuje jednym z lepszych systemów Unii Europejskiej do monitorowania dronów. W związku z tym, wykorzystując fakt uczestnictwa w tym projekcie, metropolia jest często wskazywana jako jeden z najlepszych obszarów w całej Europie, które zajmują się tym tematem. Przykładowo, Londyn, Genewa czy Amsterdam, które również mają takie ambicje, często podpatrują rozwiązania polskie. Uważamy, że to wpływa na innowacyjność, ale też promocję tego obszaru metropolitalnego, który wskazuje, że są rozwiązania innowacyjne i jesteśmy liderem w rozwoju pewnych technologii.

Zbudowaliśmy platformę InfoGZM jako taką pełną wiedzę o tym, co się dzieje w naszych miastach, ale również jako przyczółek do budowy platformy otwartych danych. Na poziomie Komisji Europejskiej bardzo dużo mówi się o otwieraniu danych. W momencie kiedy rozpoczynaliśmy, okazało się, że dla Kancelarii Prezesa Rady Ministrów jesteśmy jednym z takich projektów, który może być projektem wiodącym, by przekonywać inne miasta, jak tego typu rozwiązania mogłyby być wdrażane. Ten projekt realizujemy wspólnie z firmą doradczą PWC. Pierwsze efekty są naprawdę bardzo ciekawe. Chciałbym podziękować Kancelarii Prezesa Rady Ministrów za tę współpracę i wsparcie.

Rozwój instytucjonalny to jest coś, o czym myślimy w kontekście budowy pewnej platformy współpracy z gminami. Szukamy pewnych synergii, które mogą funkcjonować. Zanim powstała metropolia, protoplastą metropolii był Górnośląski Związek Metropolitalny. On wdrożył grupę zakupową energii elektrycznej. My tą grupę zakupową, przejmując pewne zadania, rozwinęliśmy do jednej z największych w Europie, uzyskując oszczędności w cenach zakupu prądu elektrycznego. Ale następne grupy zakupowe – zakupy gazu w zeszłym roku – już rozpoczęły działalność. W tym roku uruchamiamy grupę zakupową aut elektrycznych oraz paliw dla miast i ich jednostek oraz spółek komunalnych. Mamy ambicję stworzenia – wdrażamy w tej chwili taką platformę, która by ułatwiała ten proces, taką platformę aukcyjną dla szeregu różnego rodzaju zakupów, które codziennie nasze miasta realizują.

Myślę, że warto dodać – mimo tego, że metropolia działa już piąty rok, do tej pory nie mamy strategii działań metropolii. A to z tego względu, że przez 3 lata byliśmy trochę wstrzymywani przez Ministerstwo Rozwoju. Były prowadzone prace nad ustawą o zasadach polityki prowadzenia rozwoju państwa. Wtedy pan minister Kwieciński wspominał, że na tyle dużo może się zmienić w dokumentach, na których metropolia miałaby pracować – chodzi szczególnie o planowanie – że lepiej, abyśmy poczekali, aż ta ustawa zostanie dopracowana i przyjęta przez parlament. Tak się stało 1,5-2 lata temu i zaraz po tym przystąpiliśmy do prac nad strategią. Przez pierwsze lata działaliśmy na podstawie programu działań strategicznych, który w dużej mierze odnosiły się do założeń wpisanych we wniosku o utworzenie metropolii. Tak więc realizowano projekty wymienione po pierwsze, we wniosku, ale w pewien sposób systemowy ujmowano program działań strategicznych. Wydaje się, że w tym roku skończymy i będziemy mieli szansę przyjąć już pewną strategię rozwoju metropolii na lata 2022-2027 z możliwością przedłużenia do roku 2030. Myślę, że to tyle najważniejszych kwestiach, bardzo skrótowo, panie prze-

wodniczący. Oczywiście jestem do państwa dyspozycji, jeśli będą jakieś pytania. Starałem się o tym opowiedzieć w miarę syntetycznie, szanując państwa cenny czas. Chciałbym jeszcze raz podkreślić – takie projekty jak wspólna taryfa, czyli coś, co naprawdę mieszkańców dotyka, czy choćby kolej metropolitalna, rozwiązania szybkiego transportu szynowego nie miałyby szansy realizacji, gdyby nie powstała metropolia. Tak więc myślę, że było warto. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Teraz przechodzimy do przedstawienia informacji o wynikach kontroli NIK. Głos oddaję panu dyrektorowi Piotrowi Miklisowi. Panie dyrektorze, proszę uprzejmie.

Dyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Katowicach Piotr Miklis:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowne panie posłanki, panowie posłowie, panie przewodniczący, jako audytor publiczny czuliśmy się zobowiązani do tego, żeby pierwsze lata funkcjonowania nowego organizmu samorządowego objąć naszą kontrolą, by sporządzić bilans otwarcia. Przyczyny, dla których podjęliśmy się tego zadania, dobrze zreferował pan przewodniczący. My z poprzednich kontroli dysponowaliśmy wiedzą o tym, jak funkcjonowały i wykonywały zadania publiczne organizmy samorządowe kluczowe dla społeczności lokalnej i regionalnej. Po prostu byliśmy też ciekawi, czy powtórzą się pewne błędy i nieprawidłowości, które wykrywaliśmy, zwłaszcza w zakresie organizacji transportu publicznego, podczas kontroli poprzednich organizatorów – takich jak KZK GOP, obejmujący główne miasta metropolii oraz Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach, który obejmował tereny przylegające. Tam robiliśmy kontrolę w poprzednich latach. Tam wykrywaliśmy grube nieprawidłowości. Chcieliśmy zobaczyć, czy metropolia, przyjmując do realizacji najważniejsze zadanie organizacji transportu zbiorowego, potrafiła uniknąć tych ryzyk, które materializowały się pod rządami poprzednich organizatorów transportu zbiorowego. To przede wszystkim były problemy z organizacją przetargów, faworyzowanie lokalnych PKM w toku tych przetargów kosztem jakości usług publicznych. Jak? Za moment odpowiemy na to pytanie.

Co chcieliśmy skontrolować i na jakie pytania chcieliśmy odpowiedzieć? Chcieliśmy zbadać, czy proces utworzenia metropolii został przeprowadzony w zakładanym czasie i zakończył się przyjęciem do realizacji wszystkich przewidzianych dla metropolii zadań ustawowych. Innymi słowy, czy nie powstała próżnia w zakresie wykonywania zadań – dotkliwa z reguły dla tych, którzy są tych zadań podmiotem. Czy powołane jednostki organizacyjne prawidłowo realizowały kluczowe zadania i wykorzystywały środki publiczne – tutaj skupiliśmy się przede wszystkim na sprawności organizowania nowych podmiotów, a także przyjrzeliśmy się sposobowi zatrudniania tam pracowników, czy nie doszło do przerostu zatrudnienia bądź praktyk, które uznalibyśmy za nieprawidłowe, jeżeli chodzi o uzupełnianie składu kadrowego nowych instytucji. No i najważniejsze dla nas i z punktu widzenia mieszkańców – ja jestem mieszkańcem gminy sąsiadującej z metropolią. Chcieliśmy też stwierdzić, czy cel postawiony przed tym nowym organizmem został spełniony albo czy są nadzieje na spełnienie tego celu. A my jako mieszkańcy odbieramy to przede wszystkim poprzez jakość usług, które metropolia zapewnia. To jest ten przyziemny poziom, który trochę w odróżnieniu od wystąpienia pana przewodniczącego, my wzięliśmy pod lupę jako pierwszy.

Dwie jednostki organizacyjne, a więc Urząd Metropolitalny i Zarząd Transportu Metropolitalnego. Podstawowe informacje były podane przez pana przewodniczącego, więc nie będę powtarzał. To jest ten środek naszego regionu, w zasadzie kluczowy ze względu także na interesy i warunki życia mieszkańców gmin ościennych. Moja gmina, która znajduje się gdzieś w okolicach Tarnowskich Gór, także korzysta z dobrodziejstw i owoców pracy organizmu, który powstał.

Jeśli chodzi o ustalenia kontroli, wypada stwierdzić, że proces utworzenia metropolii przeprowadzony został sprawnie i zakończył się przyjęciem do realizacji wszystkich przewidzianych dla metropolii zadań. W tym przydzielenie ich właściwym komórkom organizacyjnym Urzędu Metropolitalnego Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Patrzyliśmy na to po prostu, czy przejęte zadania zostały odpowiednie rozdysponowane, by każde z nich miało swojego opiekuna już wewnątrz tych urzędów, które metropolia

powołała. 1 stycznia otworzono Zarząd Transportu Metropolitalnego, który stopniowo przejął do realizacji, a od 1 stycznia 2019 roku już w pełnym zakresie, najpoważniejsze zadanie, do którego realizacji pierwotnej metropolia została powołana. Osobom spoza naszego regionu może się to wydać niewiarygodne. Pan przewodniczący już wprowadził w tajniki organizacji transportu zbiorowego na Śląsku – trzech dużych operatorów, w zasadzie nic nie połączone z niczym, problemy z integracją. Jakoś to się udawało przez lata, ale trudno było nazwać to, co funkcjonowało, jednym spójnym systemem zapewniającym mieszkańcom odpowiednią jakość usług publicznych.

Jeżeli chodzi o podział zadań pomiędzy tymi dwoma jednostkami organizacyjnymi, został on przeprowadzony z pewnymi problemami. Jest to przedmiotem naszych wniosków pokontrolnych. Wystąpiły niezgodności faktycznego zakresu realizowanych zadań z postanowieniami statutów. Szanowni państwo, ja tylko podkreślę, że te problemy organizacyjne i te niedogodności miały charakter wewnętrzny. Po prostu one nie rzutowały na jakość usług publicznych. To wewnętrzne problemy urzędnicze, których mieszkańcy nie mieli okazji dostrzec. Jeśli chodzi o sprawę związaną z organizacją, odnotowaliśmy wzrost zatrudnienia, ale on był związany przede wszystkim z przejęciem kluczowego zadania organizacji transportu wraz z częścią pracowników poprzednich organizatorów. To dlatego zastanawialiśmy się, czy przejmując pracowników poprzednich organizatorów, nowa instytucja nie przejmie też wad kultury organizacyjnej poprzedników. Mamy wrażenie, że to ryzyko się nie zmaterializowało.

Jeżeli chodzi o szczegółową analizę, badaliśmy losowo według pewnego klucza sprawy związane z przyjęciem pracowników. Badaliśmy, czy pracownicy przyjmowani na konkretne stanowiska dysponowali odpowiednimi kompetencjami, stażem pracy. Innymi słowy – czy był stosowany klucz kompetencji i czy ryzyko przyjmowania po znajomości, kolokwialnie rzecz ujmując, nie zostało tu zmaterializowane. Można powiedzieć, że w badanej próbie, którą rzutujemy na całą populację, nie stwierdziliśmy w tym zakresie nieprawidłowości, poza pewnymi sprawami związanymi z opisami stanowisk i przyjęciem zakresów obowiązków przez pracowników przejętych z innych jednostek. To znów jest sprawa z punktu widzenia mieszkańców regionu marginalna i niedostrzegalna. To są sprawy urzędnicze, które po prostu nie interesują osób korzystających z usług organizowanych przez metropolię. W kwestii zatrudnienia, ilustrujemy to tym slajdem. Łączna liczba osób zatrudnionych w podmiocie organizującym transport publiczny była mniejsza niż... Może inaczej… Liczba osób zatrudnionych w Zarządzie Transportu Metropolitalnego jest mniejsza o mniej więcej 30% od łącznej liczby pracowników, którzy organizowali te same usługi u trzech poprzednio funkcjonujących organizatorów. A więc można powiedzieć, że w pewnym sensie w tym zakresie metropolia nawet opłaciła się przez istotne oszczędności kadrowe.

To, o czym pan przewodniczący wspomniał przed chwilą, a więc program działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do 2022 roku – pierwsze brzmienie ustawy metropolitalnej nie przewidywało obowiązku tworzenia strategii dla organów metropolii, wobec czego metropolia zadziałała inicjatywnie i przystąpiła do określania zadań strategicznych. To zmieniło się ze zmianą ustawy, gdzie opracowanie strategii zostało wpisane jako jedno z zadań. Stwierdziliśmy, że natychmiast po ustaleniu tego obowiązku ustawowego zostały podjęte kroki, które mają doprowadzić do opracowania strategii zgodnie z przepisami powszechnie obowiązującymi. Pan przewodniczący zreferował, na jakim to jest obecnie etapie.

Kluczowym zadaniem z naszego punktu widzenia było zadanie organizacji transportu zbiorowego. Wady tego systemu, o których państwu wspomniałem, musiały zostać wyeliminowane. Zarząd metropolii musiał wykazać się przede wszystkim umiejętnością negocjowania i uzgadniania stanowisk pomiędzy bardzo wieloma podmiotami o różnorodnych interesach. W drodze 21 porozumień uzgodniono zasady realizacji zadań, głównie z zakresu organizacji transportu zbiorowego przez metropolię w imieniu i na rzecz mieszkańców tych gmin. Jeśli chodzi o utworzony z dniem 1 stycznia Zarząd Transportu Metropolitalnego, przejął on zadania w pełni od 2019 roku, natomiast od samego początku zaproponował coś, co jako mieszkaniec regionu określiłbym jako nową jakość. Po raz pierwszy zaproponowano połączenie transportem publicznym portu lotniczego Katowice

Pyrzowice z miastami aglomeracji. To była zdecydowanie nowa jakość na naszym rynku. Zarząd Transportu Metropolitalnego przejął z dniem 1 stycznia 2019 roku zadania trzech organizatorów komunikacji publicznej. Wprowadzono jednolitą taryfę. Ceny wzrosły, panie przewodniczący, ale rzeczywiście teraz w cenie biletu statystyczny mieszkaniec województwa śląskiego i mieszkaniec gmin obsługiwanych przez metropolię w zakresie transportu publicznego zyskiwał zupełnie inne perspektywy. Odczytane to zostało jako duża zmiana, Można było po prostu na jednym bilecie miesięcznym podróżować po całej aglomeracji. To dla nas mieszkańców regionu było też bardzo ważne wydarzenie, bo do tej pory wyglądało to zupełnie inaczej. Człowiek przemieszczając się z Tarnowskich Gór do Tychów, musiał zaopatrzyć się w co najmniej 2 bilety, zwłaszcza jeżeli chciał w Tychach pojeździć trolejbusem. Integracja za cenę wzrostu kosztów, ale dalej utrzymanych na rozsądnym poziomie. Z tego co pamiętam, bilet miesięczny z 45 zł podrożał do 63 zł – przy mniej więcej dziesięciokrotnym zwiększeniu dostępności do sieci – coś za coś. Jeżeli chodzi o kluczową datę – 1 stycznia 2019 roku – ZTM przejął 87 umów z podmiotami obsługującymi linie autobusowe. To jest interes wart 9,5 mld zł w perspektywie 3 lat, panie przewodniczący? 10? Te 9,5 miliarda, szanowni państwo… My w poprzednich kontrolach u organizatorów transportu tutaj widzieliśmy największe nieprawidłowości, dlatego że umowy zawierane na kilka lat były dotknięte istotnymi wadami związanymi z jawną preferencją dla lokalnych PKM. Te umowy zostały przejęte przez metropolię do realizacji. One będą stopniowo wygasać i tutaj będzie duże wyzwanie przed metropolią – jak na tym rynku pogodzić interesy PKM, przedsiębiorców świadczących te usługi bezpośrednio, przewoźników należących do kilku najważniejszych miast metropolii. No, ale to dopiero przed nami. To będzie następowało stopniowo.

To, o czym wspomniał pan przewodniczący, czyli sytuacja finansowa metropolii. W badanym okresie była bardzo korzystna. Uzyskiwano istotną nadwyżkę dochodów nad wydatkami. Metropolia nie została sparaliżowana spadkiem przychodów ze sprzedaży biletów ze świadczenia usług przewozowych. W tym momencie przydała się poduszka finansowa w postaci udziału w podatkach. Dlatego metropolia mogła w zasadzie w sposób niezauważalny dla mieszkańców nadal świadczyć usługi transportowe bez istotnego spadku ich dostępności, korzystając z tego, że sprzedaż biletów nie była jedynym i najważniejszym źródłem przychodów Zarządu Transportu Metropolitalnego. Widać to na załączonym slajdzie. Odrobina tej rezerwy wystarczyła, żeby spadek przychodów z tytułu świadczonych usług transportowych nie rzutował na ciągłość realizacji pozostałych zadań.

Jeśli chodzi o czynnik jakościowy, który był dla nas szczególnie istotny – oczywiście w perspektywie cztero-, pięcioletniej konieczne będzie zorganizowanie szerokich badań społecznych, które odczytają, w jaki sposób mieszkańcy regionu postrzegają metropolię. Ich ocena będzie oczywiście najważniejsza. My wskazaliśmy jednak na fakty obiektywne, które naszym zdaniem dowodzą, że jakość usług publicznych dzięki metropolii poprawiła się. A więc przede wszystkim przejęcie przez Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię zadań organizacji publicznego transportu zbiorowego i jego integracja wpłynęły na podniesienie usług świadczonych na rzecz mieszkańców. Oferta przewozowa została poszerzona. Wprowadzono tak zwany metrobilet, dodatkowe połączenia kolejowe. Od maja 2021 roku uruchamiane są sukcesywnie autobusowe linie metropolitalne obsługujące miasta generujące duże potoki pasażerskie. Na co zwróciliśmy uwagę? W zasadzie metropolia wykazywała się tu świadcząc usługi na rzecz gmin, których zadania przejęła do realizacji, sporą inicjatywą, zdecydowanie większą niż same gminy. Bo choć nie były one jednostkami podlegającymi naszej kontroli, trzeba tutaj zwrócić uwagę na to, że bardzo często zainteresowanie gmin ograniczało się do tego, by uiścić należną składkę, pozostałe sprawy związane z organizacją transportu i egzekwowania wymogów jakościowych od podmiotów, które świadczyły te usługi, pozostawiając metropolii. Metropolia wdrożyła mechanizmy, które służyły egzekwowaniu tych zobowiązań umownych ze strony przewoźników.

Ocena ogólna. Działalność metropolii przyczyniła się do podniesienia jakości zadań publicznych przyjętych do realizacji, co wynikało głównie z wdrożenia działań integrujących system publicznego transportu zbiorowego, obejmujących także gminy sąsiadujące

z metropolią oraz polegających na rozszerzeniu oferty przewozowej. Stało się to możliwe z uwagi na środki finansowe uzyskane z udziału metropolii w podatku dochodowym od osób fizycznych. Te wpływy kształtowały się rocznie w przedziale 340-376 mln zł w kontrolowanym okresie. Jeżeli będzie to możliwe, pożądane byłoby większe zainteresowanie się gmin procesem podnoszenia jakości tych usług, na przykład poprzez zdefiniowanie mierzalnych parametrów jakościowych. Ale to w przyszłości. Jeśli chodzi o proces utworzenia nowej jednostki samorządowej, został on przeprowadzony w zakładanym czasie i zakończył się przejęciem do realizacji wszystkich przewidzianych dla metropolii zadań. Powołane przez Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię jednostki organizacyjne prawidłowo realizowały kluczowe zadania i wykorzystywały środki publiczne. Jeśli chodzi o wnioski, nie będę szanownych państwa zanudzał, bo one wynikały po prostu z nieprawidłowości stwierdzonych w toku kontroli. Zachęcam do lektury naszego raportu. On jest taki audytorski, mocno nasycony faktami i cyframi, ale też jako raport otwarcia musiał mieć taki charakter.

Jeśli chodzi o realizację wniosków pokontrolnych, wszystkie zostały przyjęte do realizacji. Uporządkowano sprawy związane z przejęciem należności po MZKP w Tarnowskich Górach. Dość szybko – z uznaniem muszę wspomnieć o tym, bo poprzednio w okresie od 1 stycznia do sierpnia 2021 roku proces ten trochę się przedłużał – w trybie realizacji wniosków pokontrolnych sprawa ta została już załatwiona. Czekamy teraz na informacje związane z bardziej skomplikowanymi wnioskami, a więc uporządkowanie statutów jednostek utworzonych do realizacji zadań. Jak mówię, nieprawidłowości szczegółowo opisane w raporcie nie rzutowały na to, w jaki sposób metropolia świadczyła usługi na rzecz ludności, a to było naszym głównym obszarem zainteresowania w toku tej kontroli. Panie przewodniczący, szanowni państwo, dziękuję bardzo za uwagę.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, w związku z tym otwieram dyskusję…

Czy można już sprawdzić kworum, panie Kamilu? Gdybyśmy wyświetlili…

Przechodzimy do dyskusji. Za moment wrócę do tego. Otwieram dyskusję. Poseł Andrzej Gawron, potem Mariusz Trepka. Proszę bardzo, panie pośle. Pan poseł Andrzej Gawron, proszę uprzejmie.

Poseł Andrzej Gawron (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałem zadać pytanie dotyczące… Troszeczkę się spóźniłem, może pan przewodniczący metropolii o tym wspominał… Ale jak byłem już obecny, ten temat się nie pojawił. Takie trzy sprawy.

Pierwsza sprawa dotyczy rozszerzenia metropolii. Wiem, że z naszego powiatu były wnioski gmin, które chciały włączyć się w metropolię. Wstępne opinie były nawet pozytywne. Chciałem zapytać, na jakim etapie jest ta sprawa. Czy w ogóle metropolia przyjęła jakieś stanowisko? Czy jest szansa na to, żeby te gminy włączono? Jak pan przewodniczący mówił, metropolia to nie tylko duże miasta. To są też małe gminy. Czy jest taka wola metropolii, żeby się rozszerzać, żeby gminy, które chciałyby uczestniczyć w strukturze, mogły dołączyć?

Druga sprawa – kolej. Chciałem zapytać, na jakim etapie i czy w ogóle jest współpraca, jeśli chodzi o Koleje Śląskie. Czy są jakieś umowy, jeżeli chodzi na przykład o dofinansowanie linii Kolei Śląskich? Czy ta współpraca nie mogłaby się jakoś bardziej rozwijać? Wiadomo, że metropolia i Koleje Śląskie mają problemy, jeżeli chodzi o pandemię, jeżeli chodzi o ruch pasażerski. Ale teraz już ten okres, jeżeli chodzi o pandemię, kończy się. Może teraz podjąć bliższą współpracę z Kolejami Śląskimi, żeby wzmacniać ten dział kolejowy? Pan wspominał o podpisanych umowach z PKP PLK, ale tu chciałem jeszcze uściślić. Ten program, który był przedstawiany przez pana, jeżeli chodzi o Kolej plus – czy to, co było na slajdzie pokazane, te miejsca, to są tylko projekty zgłaszane przez metropolię, czy to są projekty zgłaszane przez gminy, miasta? Czy jest jakaś współpraca między wami, czy to była tylko inicjatywa metropolii? To chyba wszystko. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Potem jeszcze oddam głos Ryszardowi Galli. Proszę bardzo, Mariusz Trepka, panie pośle, zapraszam.

Poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie przewodniczący metropolii, państwo z Najwyższej Izby Kontroli, dzisiejsza informacja o działalności Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej… Bardzo się cieszę, że mogliśmy jej wysłuchać. Nasuwa mi się kilka pytań. Informacje przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli i pana przewodniczącego metropolii w 50% mówią o funkcjonowaniu Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej. Państwo z NIK przedstawili informację o transporcie publicznym i na tym w zasadzie państwo się skupili. Ale metropolia została powołana też do tego, aby kształtować ład przestrzenny. Już rozmawialiśmy o tym z panem przewodniczącym na początku funkcjonowania metropolii w 2018 roku. Tutaj, w tym zakresie, tak jakby metropolia albo bardzo mało w tym kierunku działała, jeżeli mówimy o kształtowaniu ładu przestrzennego, albo zostało to pominięte w dzisiejszej informacji – zarówno przez NIK, jak i przez pana przewodniczącego. Państwo skupili się na funkcjonowaniu transportu publicznego. Bardzo się cieszę, że konsolidowany jest transport publiczny. To w pewnym stopniu powinno usprawnić funkcjonowanie tego transportu. Pewne kursy nie powinny się nakładać. Gminy między sobą konkurowały tam, gdzie jeszcze nie było metropolii. Tam, gdzie były połączenia bardziej opłacalne, to gminy między sobą rywalizowały. Myślę, że metropolia to załagodziła i porozumiała się z poszczególnymi gminami i ten transport naprawdę będzie skoordynowany z korzyścią dla mieszkańców i z korzyścią dla środowiska, bo jak wiemy, większość transportu publicznego, poza tramwajami i kolejami, zasilana jest ropą czy paliwami kopalnymi. Natomiast jeżeli chodzi o wodór i autobusowy transport elektryczny, tego jest jeszcze zbyt mało.

Panie przewodniczący, chciałbym usłyszeć taką informację – na jakim etapie jest metropolia w kształtowaniu tego ładu przestrzennego? Nawet w tej informacji, którą metropolia przekazuje, jako pierwszy punkt jest kształtowanie ładu przestrzennego. Ja nawiążę się też do tego, co działo się w latach 90. czy na początku XXI wieku, kiedy powstały powiaty. W 1998 roku powstały powiaty, a wcześniej pewne obowiązki wykonywały gminy. Takim jaskrawym przykładem, o którym wszyscy wiemy, było wydawanie dowodów rejestracyjnych samochodów, praw jazdy. To wcześniej, przed powołaniem powiatów, było w zasadzie w gminach. W momencie, kiedy zostały powołane powiaty, zostało to przeniesione właśnie do powiatów. Ja uważam, że w przypadku kształtowania ładu przestrzennego, jeżeli mamy powołaną metropolię, metropolia powinna zmierzać – pewne tarcia są, jeżeli mówimy o kształtowanie tego ładu – do przejmowania tych zadań od gmin, które są w tym związku, i planować ład przestrzenny na terenie całej metropolii. W tej chwili to odbywa się tak, że każda gmina kształtuje swój ład. Ustawa funkcjonuje już ponad 4 lata. Już nie liczę momentu, kiedy została uchwalona, ale od momentu, kiedy państwo zaczęli funkcjonować już jako metropolia i zostały wybrane władze. Chciałbym usłyszeć od pana przewodniczącego, w jakim kierunku w tej chwili metropolia zmierza. Czy takie działania w ogóle są brane pod uwagę lub realizowane? Z przedstawionej informacji nie mogę się tego dowiedzieć. Na tę chwilę dziękuję. Państwa z NIK też bym prosił… Bo to jest widoczne, że państwo skupili się w zasadzie tylko na transporcie, a już o pierwszym punkcie – ustawa mówiła o kształtowaniu ładu przestrzennego – można powiedzieć, że nie usłyszałem ani słowa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję uprzejmie. Zanim oddam głos członkom zarządu oraz NIK, jeszcze cykl wypowiedzi poselskich. Kolega Ryszard Galla, oddaję głos.

Poseł Ryszard Galla (niez.):

Panie przewodniczący, mniej wypowiedzi, a więcej pytań. A będą tylko dwa. Po pierwsze, chciałbym podziękować za te informacje, łącznie z raportem Najwyższej Izby Kontroli. Nie ukrywam, że mnie to bardzo interesuje, ponieważ pamiętam czas, kiedy procedowaliśmy projekt ustawy o metropoliach, bo tak trzeba powiedzieć. Tych metropolii miało być stworzonych więcej. W końcu została utworzona tylko jedna – Górnośląsko-Zagłębiowska. Ale wiemy, że bardzo często dyskutowaliśmy o problemie tworzenia aglomeracji. Myślę, że kolega poseł Gawron przy tym przejęzyczeniu także myślał o aglomeracji.

Moje pytanie, panie przewodniczący, jest takie – jak wygląda współpraca? Ja rozumiem, że pracujecie na terenie iluś tam gmin, miast na prawach powiatu…, ale jak wygląda współpraca z poszczególnymi szczeblami gmin? Czyli przede wszystkim gminy jako gminy, które przekazały zadania państwu, z drugiej strony, na poziomie samorządów powiatowych i także samorządu województwa. Czy to jest tylko taka, powiedziałbym, doraźna współpraca, czy prowadzicie organiczną współpracę? Bo jest szereg zadań, które są państwu przypisane, do których bardzo podobnie wchodzicie, ale z różnym nasileniem w układzie docelowym. Ta współpraca będzie bardzo ważna.

Druga rzecz. Państwo funkcjonujecie już kilka lat. Miałbym pytanie, co pan by zaproponował środowiskom typu Trójmiasto na Wybrzeżu czy miastu Warszawa i okolicom, czy nawet mniejszym miastom? Ja jestem mieszkańcem podopolskiej gminy, gdzie od kilku lat borykamy się z bardzo poważnym problemem współpracy na styku gminny ościenne – miasto Opole. Coraz częściej widać takie dzielenie – my, wy – moja chata z kraja, ja muszę dbać o swoje... Wiemy o tym, że szczególnie gminy czy małe miasteczka, które sąsiadują z dużymi miastami, mają jednak szereg zadań, począwszy od komunikacyjnych, oświatowych wodociągowych, ściekowych, planowanie przestrzenne… Jest szereg zadań, które mają charakter ponadgminy. Co pan by zaproponował właśnie takim – ja to nazwę już po imieniu – aglomeracjom? Jak mogłyby się zorganizować? Bądź też dedykacja dla nas jako tworzących prawo. Czy nie warto by było popracować jednak nad takimi rozwiązaniami ustawowymi, które by te kwestie realizowały? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Teraz oddałbym głos panu przewodniczącemu Kazimierzowi Karolczakowi, a potem przedstawicielstwu Najwyższej Izby Kontroli, panu Piotrowi Miklisowi. Panie przewodniczący, proszę uprzejmie.

Przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję za pytania. Po kolei. Pan poseł Gawron… To prawda. Zaraz po powstaniu metropolii, po pierwszych działaniach, szczególnie przy nowej taryfie, szereg gmin okolicznych sąsiadujących z granicami metropolii, zgłosiło taki akces. Jednak w trakcie pewnych konsultacji – nie ukrywam, także trochę politycznych – okazuje się, że do tej pory metropolia często jest traktowana jako pewien eksperyment. Nie wiemy, jakie będą nasze dalsze losy. Pan minister Szefernaker wspominał, że bardzo ważne jest właśnie dokonanie pewnych ewaluacji i kontroli działalności metropolii przez NIK i podsumowanie tego, co przez te kilka lat metropolia mogła wypracować. Ta dyskusja w dużej mierze odbywa się też w kontekście aspiracji innych obszarów metropolitalnych do tego, by takie ustawy również mogły powstać – dotyczące ich obszarów. Tutaj pan poseł wspominał o obszarze Trójmiasta. Gdańsk, Gdynia i Sopot taki projekt ustawy złożyły w Senacie. Został przegłosowany pozytywnie i trafił do Sejmu. W tej chwili czeka na jakieś prace. Również aglomeracja łódzka... Wiem, że toczą się prace w Krakowie, we Wrocławiu. Wszyscy czekają trochę w napięciu, co będzie się działo z nami – czy ten eksperyment ma szansę na kontynuację, czy się sprawdza. Głęboko wierzymy, że się sprawdza i że powinien być kontynuowany.

Patrząc na to, co do tej pory robimy, na pewno będziemy też państwa posłów prosić – i odpowiadając na ostatnie pytanie pana posła – być może w przyszłości o jakieś zmiany ustawowe, które umożliwią nam łatwiejsze prowadzenie naszych projektów. Wspominałem wcześniej o gospodarce odpadami. Ale z drugiej strony patrząc na realizację usług publicznych, są takie usługi – w naszej aglomeracji też o nich się mówiło… Być może nie tylko transport jest taką usługą, która nie zna granic. Konkurowanie gmin ze sobą w takim obszarze jak służba zdrowia – każda gmina czy powiat ma swój szpital – być może wcale nie jest potrzebne. Mówiło się też o szkolnictwie średnim. Gospodarka odpadami, zaopatrzenie w wodę to są takie usługi, które bardzo często w naszej sytuacji powinny być zorganizowane na wyższym poziomie. Cała aglomeracja górnośląsko-zagłębiowska jest zaopatrywana przez dwa zbiorniki – w Kozłowej Górze i w Goczałkowicach, które są daleko poza granicami aglomeracji. To ze względu na to, że obszar przemysłowy nie mógł sobie pozwolić na wodę z lokalnych źródeł, które mogłyby podlegać szybkiemu skażeniu z uwagi na proces wydobywczy. Po przemianach ustrojowych cały wojewódzki system

wodociągowy został podzielony na mienie komunalne. Ale ta część, taka hurtowa, która odpowiada za zaopatrzenie w wodę spoza aglomeracji, została przydzielona marszałkowi województwa śląskiego jako spółka prawa handlowego. Dodam więcej, ta spółka nie podlega zapisom ustawy Prawa wodnego i nie dotyka jej kontrola taryfowa. Marszałek województwa w niezależny sposób samodzielnie ustala ceny, które później mają wpływ na ceny wody w całej aglomeracji. To jest coś, co na pewno, wydaje się, warto przemyśleć. Skoro jest już metropolia, to być może cały obszar gospodarki wodą można by spróbować w jakiś sposób skonsolidować i uzyskać duże oszczędności. Nie byłoby sytuacji, że gminy sąsiadujące, mieszkańcy z sąsiednich bloków mają różne ceny za śmieci za wodę. Bo tak często się to odbywa. Ale to przyszłość.

Natomiast jeśli chodzi o te gminy, prosimy je o cierpliwość. Jeżeli jako metropolia będziemy ocenieni pozytywnie i do tego czasu opracujemy strategie, z których będzie wynikało, że takie rozszerzanie się metropolii jest zasadne – to oczywiście wymaga zgody Prezesa Rady Ministrów – to ten proces będzie kontynuowany. Na chwilę obecną, panie pośle, niestety jest zawieszony, przynajmniej do czasu, aż my tę strategię opracujemy i być może dostaniemy jakieś potwierdzenie, co z dalszym procesem metropolizacji w Polsce.

Odnosząc się do pytania o Koleje Śląskie, to współpraca od początku powstania metropolii została rozpoczęta jeszcze z poprzednim zarządem województwa i jest kontynuowana z obecnym. Ja uważam ją za dobrą. Uruchamiamy nowe połączenia. W tym roku 131 połączeń jest finansowanych w 100% przez Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię. Wdrożyliśmy wspólny bilet kolejowo-autobusowy, tak zwany metrobilet. Tak więc mieszkańcy na podstawie tego jednego biletu mogą podróżować wszystkimi środkami transportu, również w koleją. Dodam, że do gmin, które z nami sąsiadują, wyszliśmy aktywnie z prośbą o współpracę w zakresie taryfy biletowej i integracji transportu. Metropolię tworzy 41 miast i gmin, ale 56 ma z nami porozumienie o taryfie biletowej i podróżują naszymi środkami transportu w ramach tej uzgodnionej kwestii biletowej. Zatem współpraca się rozwija. Pracowaliśmy nad tym, by nasze bilety, zwykłe autobusowe, mogły być honorowane w kolejach. Niestety, ostatnie lata pandemii oraz problemy finansowe Kolei Śląskich spowodowały, że prace w Kolejach Śląskich zostaną prawdopodobnie wstrzymane. Są spore potrzeby finansowe. Są realizowane korekty cenników, podwyżki. Te rozmowy spowodowały, że pewne rozwiązania były dla nas nie do przyjęcia. Ale docelowo mam nadzieję, że będzie to możliwe, ponieważ przyszłościowo, kiedy mówimy o kolei metropolitalnej, kiedy będą wybudowane już dodatkowe tory aglomeracyjne tych połączeń w centrum aglomeracji powinno być o kilkaset więcej. W związku z tym wydaje się, że ta współpraca jest bardzo pożądana, że ten przewoźnik dalej mógłby rozwijać możliwości przewozowe. Gdyby nie było to możliwe, musielibyśmy w przetargu wybrać nowego przewoźnika i wtedy oczywiście przetarg odpowie, kto by mógł zostać tym przewoźnikiem.

Przechodząc do pytań pana posła Trepki, pana wojewody – doskonale zna region, pewnie stąd te pytania – planowanie przestrzenne to jest coś, co jest bardzo ważne. Patrząc na to, jak wygląda ta nasza specyfika, bardzo często ciężko jest między gminami uzgodnić kwestie związane z przeznaczeniem terenów. Z drugiej strony muszę wspomnieć już wcześniej przytoczoną informację o tym, iż w samym ustawowym planowaniu przestrzennym zniknęła dla nas forma ramowego studium i metropolia tego ramowego studium wykonywać nie będzie. Te prace przeniesiono do prac na poziomie strategii. Tak więc na tym poziomie my również będziemy podejmować temat obszarowy, jeśli chodzi o planowanie przestrzenne. Natomiast nie przekazano nam kompetencji, a gminom nie zabrano kompetencji lokalnych dotyczących planowania przestrzennego. One podlegają współpracy, jeśli chodzi o plan wojewódzki, uzgodnieniom pewnego szczebla. Intencją ustawodawcy nie było zabranie tych uprawnień gminom i ich przekazanie. Tak więc na tę chwilę nic więcej nie jestem w stanie dodać. Nie wiem czy w tej sprawie będą podejmowane jeszcze jakieś prace. W każdym razie w ramach wykonywanego przez nas dokumentu strategicznego planowanie przestrzenne również zostanie ujęte. Może stąd właśnie brak tej informacji o konkretnych przez nas podjętych działaniach. Teraz na bie-

żąco uzgadniamy przebiegi dróg krajowych, powiatowych, to co leży również w naszych kompetencjach. Robimy to zarówno z gminami, jak i z urzędem marszałkowskim.

Ostatnie pytanie pana posła… Współpraca gminna wynika z zapisu ustawowego. Jak wspomniałem, w zakresie usług transportowych wychodzimy szerzej. 56 gmin ma z nami porozumienia o transporcie. Z powiatami ziemskimi niespecjalnie mamy jakieś relacje, jedynie jeśli chodzi o ustalenia dotyczące dróg, zwłaszcza tych rowerowych, które chcemy budować. Natomiast te nasze kompetencje specjalnie się nie przenikają. Jeśli chodzi o województwo, to oczywiście współpraca w zakresie uzgadniania planowania przestrzennego, również bardzo dużo w zakresie transportu, szczególnie w przypadku Kolei Śląskich.

Co mógłbym zarekomendować, jeśli chodzi o nowe obszary metropolitalne? Metropolia sama w sobie jest po prostu doskonałym narzędziem do realizacji współpracy, że daje dodatkowe możliwości. Ja wspomniałem, że do tej pory ta współpraca między gminami była możliwa na podstawie porozumień czy nawet przekazania zadania, utworzenia związku komunalnego. Ale często jest tak, że takie porozumienie czy związek realizowały konkretne ustalenia. Brakuje jednak takiego ciała, które potrafi sporządzić polityki usług publicznych tworzonych na wyższym poziomie – takim, który nie widzi tych granic. To jest ta znakomita różnica. Oczywiście chciałoby się, żeby w ustawie tych zadań przybywało, zwłaszcza jeśli okazuje się, na przykład w transporcie, że to się sprawdza. Najbardziej na sercu leży nam ta gospodarka odpadami. Wydaje się, że tu również można by osiągnąć duże korzyści dla naszych mieszkańców. Tak więc my jesteśmy otwarci na dyskusję, jakie jeszcze zadania możemy realizować. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Ad vocem chciał jeszcze – zanim oddam głos przedstawicielom Najwyższej Izby Kontroli – poseł Mariusz Trepka. Mariuszu, proszę uprzejmie.

Poseł Mariusz Trepka (PiS):

Panie przewodniczący, panie przewodniczący metropolii, dziękuję za tę informację. Wiem, że po prostu ustawodawca nie odebrał kompetencji gminom odnośnie tego kształtowania ładu przestrzennego, ale już w 2018 roku rozmawialiśmy o tym, że państwo będą robić tak jakby studium zagospodarowania przestrzennego jako metropolia w porozumieniu z gminami. I nie wiem, na jakim etapie jest albo było...

Przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:

Zostało wykreślone przez ustawodawcę.

Poseł Mariusz Trepka (PiS):

Jeszcze chcę krótko… Tak jak pan przewodniczący mówił o gospodarce odpadami… Zazwyczaj przy zagospodarowaniu odpadami są duże sprzeciwy mieszkańców w poszczególnych gminach. Jeżeli dany samorząd chciałby zlokalizować na swoim terenie spalarnie – wcześniej czy później będzie koniecznością wybudowanie takich spalarni gdzieś w miastach – zazwyczaj wtedy łączy się to z dużymi protestami. Gdyby metropolia przejęła te obowiązki, to w uzgodnieniu z włodarzami poszczególnych miast mogłaby powiedzieć – w tej miejscowości albo na pograniczu tej i tej gminy będzie zlokalizowana spalarnia, składowisko odpadów, które będzie przetwarzane. To nas czeka. Natomiast gminy i samorządy gminne odsuwają ten problem na odleglejszy czas, bo boją się swoich mieszkańców – albo inaczej, swoich wyborców. To będzie problem w przyszłości, a w zasadzie już jest. W aglomeracji, jak myślę, to już jest coraz bardziej widoczne. Pan przewodniczący też wspominał o gospodarce tymi odpadami. Tak że tu trzeba o tym myśleć, ale trzeba też o tym głośno mówić. Dziękuję.

Poseł Andrzej Gawron (PiS):

Panie przewodniczący, do tego tematu jedno słowo. Też chciałem to podnieść. Pan przewodniczący metropolii mówił o gospodarce odpadami, że nie wprost jest to zapisane w przepisach. Wiem, że staraliście się, żeby taką spalarnię zbudować. Czy na tym etapie całkowicie z tego się wycofujecie, czy jest to dalej w jakimś zakresie realizowane? Bo rzeczywiście, to chyba jest jedno z największych wyzwań, które by mogła metropolia podjąć. Myślę, że te przepisy nie tak do końca są przeciwne temu, żeby można było to zrobić.

Czy na tym etapie czekacie na zmianę przepisów, czy dalej podejmujecie jakieś działania, żeby tę spalarnię wybudować?

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Proszę bardzo, zanim oddam głos, to jeszcze ad vocem, pan przewodniczący Kazimierz Karolczak.

Przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:

Panowie posłowie, bardzo dziękuję za to pytanie, szczególnie w kontekście tej gospodarki odpadami. Zanim powiem o studium planistycznym… Do tej pory nam się wydawało, że możliwości i kompetencje budowy spalarni przez metropolię są właściwe z pewnego kontekstu lokalnego. Bardzo często jest tak, że protesty są inspirowane przez przeciwników politycznych danego włodarza gminy i one służą, można powiedzieć, przejęciu władzy po wyborach. Wiele takich projektów spalarni, które były proponowane w naszej aglomeracji w niektórych miastach, po prostu z tego tytułu nie zostało zrealizowanych. W momencie, kiedy metropolia prowadziłaby takie konsultacje z mieszkańcami – a władze metropolii nie podlegają procesowi wyborczemu jak włodarze gminy – wydaje się, że można byłoby uniknąć tego kontekstu walki politycznej. Byłoby łatwiej prowadzić rzetelny, merytoryczny dialog bezpośrednio z mieszkańcami. Myślę, że byłoby łatwiej taki projekt zrealizować. Na wstępie prezentacji wspominałem, że w tej chwili próbujemy rozstrzygnąć w Naczelnym Sądzie Administracyjnym kwestię interpretacji zapisów ustawy o związku metropolitalnym w województwie śląskim, który wspomina o zadaniu rozwoju społeczno-gospodarczego jako o podstawie działania. Mamy pewne opinie prawne, które by na to pozwalały. Niestety nadzór prawny wojewody nie podzielił naszej opinii. Również wojewódzki sąd administracyjny nie podzielił tej opinii. Dlatego pewnie najłatwiej byłoby takie możliwości dodać bezpośrednio w ustawie. Natomiast do dzisiaj nie udało nam się przekonać ministerstwa do podjęcia takich prac ani posłów do podjęcia inicjatywy ustawodawczej. Natomiast żeby też nie było, że nie wykonujemy żadnej pracy w tym zakresie, próbujemy doprowadzić do podpisania porozumienia z gminami, by przekazały nam to zadanie, żeby przynajmniej doprowadzić do wykonania studium wykonalności takiej inwestycji i rozpoczęcia procesu konsultacji z mieszkańcami. Natomiast mamy obawy, że to może być obarczone kontekstem lokalnym. Tym bardziej, że, jak dobrze liczę, za 2 lata znowu wybory i to jest taki trudny okres na dyskusję z mieszkańcami o trudnych kwestiach. A temat jest dla nas bardzo ważki.

Natomiast jeśli chodzi o studium planistyczne, to faktycznie w 2017 roku rozmawialiśmy – na początku metropolii. Takie zadanie było ustawowo wpisane – wykonanie ramowego studium planistycznego. Natomiast w wyniku prac przy zmianie ustawy o rozwoju polityki państwa zniknęło studium na rzecz strategii. Tak więc my czekaliśmy do momentu uchwalenia nowej ustawy i rozpoczęliśmy pracę w 2020 roku nad strategią, która będzie ten wątek planistyczny również obejmowała. Bardzo dziękuję.

Poseł Mariusz Trepka (PiS):

Kiedy będziecie mieć strategię?

Przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:

Mam nadzieję, że w tym roku.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Głos oddaję przedstawicielom Najwyższej Izby Kontroli. Panie dyrektorze, proszę bardzo.

Dyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Katowicach Piotr Miklis:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Odpowiadając na pytanie pana posła Trepki, poszliśmy za pieniądzem. Oprócz zadania polegającego na organizacji publicznego transportu zbiorowego wydatki na pozostałe cele okazały się mniej znaczące bądź te zadania były jeszcze w powijakach, kolokwialnie rzecz ujmując. Dlatego skupiliśmy się na tym, co przede wszystkim interesuje też mieszkańców. To zadanie było realizowane przez poprzedników prawnych metropolii. Natomiast w toku naszej kontroli nie pominęliśmy tych pozostałych form aktywności. One są szczegółowo przeanalizowane w wystą-

pieniach pokontrolnych, zarówno do przewodniczącego, jak i do Zarządu Transportu Metropolitalnego w zakresie ich właściwości. Natomiast skupiliśmy się na zadaniu, które było przejęte do realizacji, było realizowane własnymi rękami, że tak to określę, przez związek metropolitalny. Dlatego zdecydowanie słusznie pan poseł zauważył, że to jest lwia część naszego raportu. Były też zadania, które polegały na przekazywaniu dotacji gminom. Ale to wymagałoby już rozbudowy całej struktury kontroli, poświęcenia bardzo dużej uwagi na kontrolowanie właśnie innych podmiotów, innych jednostek samorządu terytorialnego. To zakłóciłoby naturę naszego raportu, bo to miał być raport otwarcia. Podsumowując, mam nadzieję, że przyjdzie czas na analizowanie efektów realizacji innych zadań. Na dzień, kiedy my rozpoczynaliśmy i kończyliśmy naszą kontrolę, olbrzymia część środków przeznaczanych była przez Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię na realizację tego podstawowego zadania. Dlatego ono zostało przeanalizowane ze szczególną skrupulatnością. Mam nadzieję, że ta kontrola będzie cykliczna i już za jakiś czas realizacja przez metropolię innych zadań będzie na tyle znacząca w sensie finansowym… Jak mówię, idziemy zgodnie z naszą metodologią za wydatkami, a więc powinny być one znaczące, by wejść do populacji, która jest analizowana szczegółowo w toku kontroli. Mam taką nadzieję, panie pośle, że szanowni państwo, że w kolejnej cyklicznej kontroli będziemy już mogli mówić nie tylko o zamierzeniach w tych innych sferach aktywności, ale też o konkretnych efektach. Bo tutaj po prostu tak naprawdę nie mieliśmy jeszcze czego sprawdzać, jeżeli chodzi o inne zadania, które metropolia ma – też ze względu na długotrwałość pewnych procesów. Daliśmy czas kontrolowanemu, żeby przystąpił do realizacji innych zadań. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Jeszcze raz ad vocem Mariusz Trepka.

Poseł Mariusz Trepka (PiS):

Panie przewodniczący, ja już bardzo krótko, naprawdę. Oceniając to funkcjonowanie całej metropolii jako mieszkaniec województwa śląskiego, powiem tak – w 50% zarząd metropolii albo metropolia funkcjonuje zgodnie z założeniem ustawodawcy. To co pan przewodniczący metropolii powiedział, że minister Szefernaker, ministerstwo albo rząd przyglądają się temu eksperymentowi metropolii – co i jak ma funkcjonować, czy trzeba zmienić zapisy, czy dać inny zakres funkcjonowania… Przykład transportu jest widoczny – przez te lata metropolia zawarła jakieś porozumienia, coś przejęła, jakoś to inaczej funkcjonuje. Ten transport publiczny został zorganizowany. Co do kształtowania ładu przestrzennego – powiedzmy sobie uczciwie – nie funkcjonuje. Pan przewodniczący mówi też o gospodarce odpadami. Uważam, że przydałoby się, by metropolia próbowała to w jakiś sposób przejmować. Być może dałoby to też kierunek ministerstwu czy nawet ustawodawcy. Tę prawdę wszyscy obiektywnie znamy – to, co pan przewodniczący też podkreślił – samorządy gminne z odpadami, z umieszczeniem na swoim terenie spalarni albo składowiska odpadów będą miały bardzo duży problem. Ale już w tej chwili nie można myśleć o składowiskach odpadów, tylko bardziej o spalarniach, które będą wykorzystywały energię do ogrzewania wody czy mieszkań – w zależności od tego, gdzie będą zlokalizowane. Nad tym trzeba myśleć. No i tu moja ocena osobista – 50% za, 50% na minusie funkcjonowania metropolii. Jako niemieszkaniec metropolii – żebyśmy się dobrze rozumieli.

Dziękuję za to, że mogliśmy dzisiaj chwilę porozmawiać o funkcjonowaniu metropolii. Myślę, że na następnym spotkaniu, panie przewodniczący, jak będziemy rozmawiać, to dobrze by było, żeby była już skonstruowana strategia metropolii – ta, która ma się pokazać w tym roku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę, panie przewodniczący.

Przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:

W ramach ad vocem chciałem podziękować za tę opinię 50% na plus. W ramach tych 50% dajcie nam szansę w zadaniach ustawowych wpisanych do ustawy. Również się wykażemy. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, ciekawy byłem właśnie tej dyskusji, dlatego że poza samorządami pierwszego szczebla, gminami, następnie powiatami ziemskimi, miastami na prawach powiatu – bo to jest też mieszany szczebel pierwszy i drugi – wreszcie województwami samorządowymi… Jeszcze odrębnie miasto stołeczne Warszawa, które ma odrębny specyficzny ustrój. Metropolie to jest kolejny, właściwie już szósty – jeżeli miasta na prawach powiatu odrębnie traktować – przykład organizacji życia samorządowego. Ta metropolia jest jedyną. Widzimy już, że między innymi do drzwi Komisji, do drzwi Kancelarii Sejmu pukają już następne obszary metropolitalne, które też w ten sposób chcą organizować różnorodne usługi sektora publicznego dla własnych mieszkańców, ponieważ będzie się to, przynajmniej w zamierzeniach, lepiej zazębiało w różnorodnych obszarach, w szczególności komunikacja, ale też – to było tutaj podkreślane – planowanie przestrzenne, aniżeli w przypadku gminy pierwszego szczebla czy miasta na prawach powiatu. Ta dyskusja była bardzo ciekawa. Bardzo dziękuję za udział w niej panom posłom, przedstawicielom Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, a także Najwyższej Izby Kontroli. Myślę, że na tym nie skończymy. Zawsze wynikają różnorodne diagnozy, które potem warto po wyciągnięciu wniosków kodyfikować w prawie.

Szanowni państwo, jeszcze zapytam pana Kamila o obecność, bo teraz już definitywnie przynajmniej formalnie muszę stwierdzić kworum. Proszę o wyświetlenie. W naszym posiedzeniu bierze udział 27 posłów.

Zamykam dyskusję. Na tym porządek dzienny został wyczerpany.

Zamykam posiedzenie. Informuję, że protokół z posiedzenia z załączonym pełnym zapisem przebiegu będzie do wglądu w sekretariacie Komisji. Bardzo dziękuję za udział.